

SÍLVIO LUÍS DOS SANTOS

AMAZÔNIA AZUL E ÁREA DE BUSCA E SALVAMENTO:

avaliação dos projetos da Marinha do Brasil para assegurar os
interesses nacionais nesta região

Trabalho de Conclusão de Curso - Monografia
apresentada ao Departamento de Estudos da
Escola Superior de Guerra como requisito à
obtenção do diploma do Curso de Altos
Estudos de Política e Estratégia.

Orientador: Antonio Ruy de Almeida Silva – C.A.

Rio de Janeiro

2016

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG.

Assinatura do autor

Biblioteca General Cordeiro de Farias

Santos, Sílvio Luís dos.

Amazônia Azul e Área de Busca e Salvamento: Avaliação dos projetos da Marinha do Brasil para assegurar os interesses nacionais nesta região / CMG Sílvio Luís dos Santos. - Rio de Janeiro: ESG, 2016.

53 f.: il.

Orientador: C.A. Antonio Ruy de Almeida Silva.

Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2016.

1. Defesa Nacional. 2. Amazônia Azul e Área de Busca e Salvamento. 3. Fronteiras Marítimas. 4. Contexto Econômico Marítimo. 5. Geopolítica Marítima. 6. Políticas e Estratégia Nacionais de Defesa. 7. Projetos da Marinha do Brasil. I.Título.

Ao meu amado núcleo familiar, Ana Cristina,
Luciana, Sílvio Jr. e Pedro, pela agradável
companhia, compreensão e eterno apoio.
Nada seria possível sem vocês.

AGRADECIMENTOS

A Deus e a Nossa Senhora da Boa Esperança e Protetora dos Navegantes, pelos ventos sempre à feição que sopraram em minha vida e que, mais uma vez, me conduziram de forma segura ao fim desta singradura.

À Marinha do Brasil, pela oportunidade a mim concedida para realizar o Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia da Escola Superior de Guerra.

Aos meus Pais, Chefes Navais, ex-Comandantes e companheiros das inúmeras tripulações, por serem os verdadeiros responsáveis pela minha sólida formação pessoal e profissional.

Ao meu dileto Chefe e orientador Contra-Almirante Antonio Ruy de Almeida Silva, pela orientação segura, colaboração e compreensão demonstradas durante o transcorrer das etapas de formulação deste trabalho.

Ao Corpo Permanente da Escola Superior de Guerra, pelas aulas, conferências, ensinamentos e gratificantes trabalhos diários que muito me auxiliaram na realização desta monografia.

Aos estagiários da Turma “Espírito Olímpico”, pela amizade, camaradagem, fraterno convívio e continuas demonstrações de respeito e apreço manifestadas no decorrer deste profícuo ano.

A base da defesa nacional é a identificação da Nação com as Forças Armadas e das Forças Armadas com a Nação. Tal identificação exige que a Nação compreenda serem inseparáveis as causas do desenvolvimento e da defesa.

Estratégia Nacional de Defesa

RESUMO

Desde o alvorecer da história da humanidade, os espaços marítimos foram úteis para obter alimentos, como via para transporte de pessoas e mercadorias, ou como fonte de riquezas, refletindo em poder e consequentes conflitos para seu predomínio. Analisando várias questões relativas ao mar, este trabalho objetiva avaliar em que medida os projetos da Marinha do Brasil, circunscritos apenas a obtenção de navios, são capazes de assegurar os interesses nacionais nos espaços marítimos brasileiros, que compreendem a Amazônia Azul e Área de Busca e Salvamento. Assim, estudam-se fatos históricos importantes que fundamentam teorias geopolíticas, as quais, por sua vez, confirmam a perene relevância da utilização do mar pelos Estados costeiros. Após, abordam-se as conformações das fronteiras marítimas brasileiras resultantes das conferências internacionais sobre o direito marítimo. Em seguida, analisam-se as potencialidades e riquezas dessa área marítima jurisdicional, para, consciente dessas dimensões físicas e econômicas, aprofundarem-se estudos para confirmar que os espaços marítimos devem assumir, cada vez mais, papel relevante na geopolítica nacional. Em fase seguinte e reduzida ao viés da Defesa, verificam-se documentos nacionais de alto-nível que abarcam a manutenção dos interesses brasileiros nesta macrorregião, constatando que a Política Nacional de Defesa, o Livro Branco de Defesa Nacional e a Estratégia Nacional de Defesa reservam espaços consistentes sobre o tema. Finalmente, baseado em aspectos doutrinários, mensura-se quanto os projetos da Marinha do Brasil são capazes de preservar a soberania na Amazônia Azul e cumprir os compromissos internacionais assumidos na Área de Busca e Salvamento de responsabilidade do País.

Palavras-chave: Defesa Nacional. Amazônia Azul e Área de Busca e Salvamento. Fronteiras Marítimas. Contexto Econômico Marítimo. Geopolítica Marítima. Políticas e Estratégia Nacionais de Defesa. Projetos da Marinha do Brasil.

ABSTRACT

Since the beginning of human history, maritime spaces were useful to get food, way to transport people and goods, or as a source of wealth, resulting in expression of power and consequent conflicts to its dominance. Analyzing a broad issues related to the sea, this study aims to evaluate the extent to which the Brazilian Navy projects, circumscribe only getting ships, are able to ensure national interests in these Brazilian maritime spaces, which includes the Blue Amazon and its Search and Rescue Area. Thus, it studies the important historical facts underlying geopolitical theories, which, in turn, confirm the perennial relevance of the use of the sea by the coastal States. Afterwards, approaches to the conformation of the Brazilian maritime borders resulting from international conferences on maritime law. Then it analyzes the potentialities and wealth of this area jurisdictional maritime, for, aware of those physical and economical dimensions, it delves studies to confirm that maritime spaces should assume increasingly important role in national geopolitics. In the next phase and after being reduced to the defense side, checks for the national high-level documents that cover the maintenance of Brazilian interests in this macro-region, noting that National Defense Policy, the Defense White Paper and the National Defense Strategy there are consistent areas related to the subject. Finally, based on doctrinal aspects, it measures how much of the Brazilian Navy projects are able to preserve the sovereignty in the Blue Amazon and to fulfill its international commitments on the Search and Rescue Area country's responsibility.

Keywords: *National Defense. Blue Amazon and Search and Rescue Area. Maritime borders. Economic Maritime Context. Maritime Geopolitics. National Defense Policy and Strategy. Brazilian Navy projects.*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

MAPA 1	Império britânico do final do século XIX.....	17
MAPA 2	Bacias hidrográficas e hidrovias navegáveis do Brasil.....	24
MAPA 3	Áreas divergentes do LEPLAC.....	26
MAPA 4	Amazônia Azul e área de Busca e Salvamento do Brasil.....	27
GRÁFICO 5	Evolução da matriz energética do Brasil – 1970 a 2030.....	30

LISTA E ABREVIATURAS E SIGLAS

AI	Águas Interiores
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANP	Agência Nacional do Petróleo
CLPC	Comissão de Limites da Plataforma Continental da ONU
CNPq	Conselho Nacional de Pesquisa e Tecnologia
CNUDM	Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COOPE/UFRJ	Instituto de Pós-graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro
DBM	Doutrina Básica da Marinha
DPC	Diretoria de Portos e Costas
END	Estratégia Nacional de Defesa
ESG	Escola Superior de Guerra
EUA	Estados Unidos da América
IMO	Organização Marítima Internacional da ONU
LCM	Linhas de Comunicações Marítimas
LEPLAC	Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
MB	Marinha do Brasil
MT	Mar Territorial
NAe	Navio-Aeródromo
NPa	Navio Patrulha
NPaOc	Navio Patrulha Oceânico
NPaOc-BR	Navio Patrulha Oceânico Brasileiro
ONU	Organização das Nações Unidas
PC	Plataforma Continental
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Política Nacional de Defesa
PNT	Plano Nacional do Turismo
PROAREA	Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial
PROERG	Projeto de Exploração das Crostas Cobaltíferas da Elevação do Rio Grande

REMPLOC	Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da PC
P&G	Petróleo e Gás
SAR	<i>Search and Rescue</i> (Busca e Salvamento)
S-BR	Submarino Convencional Brasileiro
SN-BR	Submarino de Propulsão Nuclear Brasileiro
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZC	Zona Contígua

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
2 A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA O DESENVOLVIMENTO DAS NAÇÕES.....	14
3 CONSTITUIÇÃO FÍSICA DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS BRASILEIROS (AMAZÔNIA AZUL E ÁREA DE BUSCA E SALVAMENTO).....	22
4 CONTEXTO ECONÔMICO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS BRASILEIROS.....	28
5 OS ESPAÇOS MARÍTIMOS E A GEOPOLÍTICA NACIONAL.....	35
6 REFLEXOS DA DEFESA NOS DOCUMENTOS DE ALTO-NÍVEL NACIONAIS.....	38
7 AVALIAÇÃO DOS PROJETOS REALIZADOS/IDEALIZADOS PELA MB.....	42
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	48
REFERÊNCIAS.....	51

1 INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da civilização, os espaços marítimos se demonstraram importantes para o desenvolvimento dos povos que viviam às suas margens. Em um primeiro momento, justificava-se apenas como meio de subsistência; logo após, como via natural de comunicação e troca de excedentes, para, mais tarde, com a descoberta de riquezas e a exuberância do comércio marítimo mundial, configurar-se em fonte de disputas pelo seu domínio, devido às suas intrínsecas relações com o poder.

Durante o transcorrer da história da humanidade, vários fatos importantes consubstanciaram as assertivas acima e, neste diapasão, o objetivo deste trabalho é analisar os espaços marítimos brasileiros sobre um amplo espectro de questões, a fim de avaliar em que medida os projetos realizados/idealizados pela Marinha do Brasil (MB) são capazes de assegurar os interesses nacionais sobre uma vasta região oceânica de responsabilidade do País.

Quanto aos projetos da MB, por haver outros tantos que são levados a cabo pela Força Naval, desde os que tratam do aumento da captação de pessoal, passando pela importante recuperação dos meios navais existentes e até projetos essencialmente tecnológicos, este trabalho se circunscreve apenas aos que visam à obtenção de novos navios. Isso se deve ao fato de representarem inequivocamente a essência do Poder Naval¹ – parcela importante da expressão militar do Poder Nacional² – que eminentemente atua nos espaços marítimos brasileiros.

Na primeira seção, são inicialmente analisados, sob o enfoque da respectiva primazia em seu devido momento histórico, os grandes Impérios ultramarinos que foram formados, consolidados e expandidos a partir da efetiva atenção dada pelos povos gregos, romanos, portugueses, espanhóis e ingleses

¹ Componente da Expressão Militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2014a, p. 1-4).

² Capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais em conformidade com a Vontade Nacional. Mesmo sendo uno e indivisível, manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científica-tecnológica. (BRASIL, 2015, p. 7).

ao pleno domínio do mar.

Em seguida, baseado na compreensão da amplitude do poder dos Impérios citados, particularmente, do britânico, verifica-se o surgimento da teoria marítima de Alfred T. Mahan que, ao corroborar o fato de que a grandeza de uma nação está vinculada ao uso intensivo do mar, preconiza que a efetiva utilização dos oceanos está relacionada a formação de um vigoroso Poder Marítimo³ que, por sua vez, deve ser fortalecido, necessariamente, pela existência de fatores considerados fundamentais por este estrategista.

Nesta mesma seção, ainda, examinam-se os estudos teóricos prescritos pelo historiador Paul M. Kennedy que ao criticar os fatores “mahanianos” do Poder Marítimo não os considera totalmente equivocados, porém, também, não os classifica como sendo os únicos para justificar a proeminência de uma nação, apontando, por isso, outros aspectos considerados relevantes à ascensão e queda da primazia de um país em nível mundial.

Em uma segunda etapa, perscrutam-se os tratados internacionais nos quais o Brasil é signatário, particularmente, as Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), constatando que tais resoluções definiram e designaram vastas áreas oceânicas ao País, tornando-o “senhor legal” de uma grande região marítima, equivalente a cerca de uma vez e meia a sua dimensão terrestre. Tal senhorio lhe legou, também, enormes responsabilidades que, para serem cumpridas, impõem a manutenção e/ou a obtenção de capacidades apropriadas para honrar os compromissos internacionais assumidos, bem como explorar, preservar e, se necessário, defender essa enorme região em usufruto exclusivo dos interesses da Nação.

Como não fossem os argumentos apontados já suficientes para mensurar a relevância dessa macrorregião, analisam-se ainda, em nova fase do trabalho, as potencialidades e riquezas lá existentes, atestando se tratar de valiosíssimo espaço marítimo para o crescimento do País, não podendo ser menosprezada como área geográfica de interesse primordial para o desenvolvimento do povo brasileiro.

Logo depois, fundamentado pela atual proeminência estadunidense, ob-

³ Capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social. (BRASIL, 2014a, p. 1-1).

tida pela pujança de seu Poder Marítimo que seguiu, de forma integral, os conceitos de Mahan e Kennedy, bem como a par das extraordinárias dimensões físicas e riquezas existentes nos espaços marítimos brasileiros, aprofundam-se as considerações sobre as principais orientações geopolíticas nacionais ocorridas ao longo dos últimos anos, identificando que, a despeito de quaisquer outras demandas governamentais, tais regiões oceânicas têm bons motivos para assumir papel preponderante nas orientações geopolíticas nacionais.

Em seguida, identificam-se se os temas atinentes à soberania da Amazônia Azul e ao atendimento dos compromissos internacionais da área de Busca e Salvamento ganharam alguma relevância nos documentos de Defesa de alto-nível nacionais, reservando à MB – Instituição mais vocacionada a este ambiente operacional – o cumprimento de grande parte das orientações e deveres preconizados em tais normatizações.

Por fim e dentro do escopo acima apresentado, analisam-se os projetos realizados/idealizados pela MB, com o fulcro de verificar se incorporam as capacidades requeridas de forma a, em última análise, mensurar em que medida são capazes de assegurar os interesses nacionais nessa enorme região oceânica de responsabilidade do País, que compreende a Amazônia Azul e sua respectiva área de Busca e Salvamento.

2 A IMPORTÂNCIA DO MAR PARA O DESENVOLVIMENTO DAS NAÇÕES

A utilização dos espaços marítimos por um Estado costeiro deve ser motivo de continuada atenção. Na história da humanidade, existem vários episódios marcantes que apontam que a predominância marítima por um determinado povo ou nação foi, senão o principal responsável, o primordial fator para a criação, consolidação e expansão de Impérios que alcançaram níveis de atuação em escala mundial.

Como primeiro exemplo desta afirmação, destaca-se o domínio do mar Egeu pelos gregos, consequência direta da Batalha de Salamina. Em síntese, a vitória da frota naval grega interrompeu os suportes logísticos, via marítima, dos exércitos persas, fazendo com que estes recuassem ao seu país e aqueles saíssem vitoriosos, preservando a integridade física da Grécia e possibilitando o desenvolvimento e a prosperidade de seu povo, ao longo de muitos anos. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 28).

Em outro exemplo emblemático da Antiguidade, aponta-se a grandeza do Império Romano, cuja dominância do mar Mediterrâneo (a *Pax Romana* do *Mare Nostrum*) permitiu sua criação, seu desenvolvimento e sua perenidade devido, principalmente, à manutenção das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) seguras entre suas províncias, dissuadindo ataques hostis pelo mar e possibilitando estabilidade para o crescimento comercial e o controle político de suas longínquas possessões, àquela época. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 36).

Já na Idade Moderna, as conhecidas Grandes Navegações realizadas por Portugal e Espanha, países de modestas dimensões territoriais e que se aventuraram nos desafios do desconhecido para descobrir o Novo Mundo, foram outras notáveis demonstrações da importância do mar para o desenvolvimento das nações. Ao utilizá-lo de forma integral e plena, os povos ibéricos conquistaram colônias, de onde extraíram riquezas, e consolidaram Impérios ultramarinos que, mais tarde, foram alvos de grande cobiça por parte dos demais povos marítimos que se lançaram, tardiamente, em tais navegações. (LEAL FERREIRA, 2016).

Todavia, o exemplo mais completo e que mensura o insuspeito significado dos oceanos à construção, ao desenvolvimento e à preservação de uma hegemonia a nível global, consiste na constituição do predomínio britânico que, conhecido como o Império onde o Sol nunca se punha, foi materializado pela construção territorial proveniente do capitalismo industrial inglês, associado à existência de uma supremacia marítima incontestável.

Em verdade, a Grã-Bretanha, na condição de ilha territorialmente mediana, com pequenos espaços cultiváveis e população pouco expressiva, procurou se desenvolver por intermédio da livre navegação e pelo poderio de sua frota de meios mercantes e de guerra, os quais estabeleceram um inter-relacionamento comercial global, bem como construíram e mantiveram, ao longo do mundo, uma extensa e estratégica rede de portos e pontos de apoio para os seus navios. (LEAL FERREIRA, 2016).

Corroborando essa assertiva, a conquista da rota do Cabo e o consequente acesso aos oceanos Pacífico e Índico foram importantes exemplos da relevância que os ingleses dispensavam a esta questão. Afinal, ao conquistar sua livre navegação até a Índia, descortinaram-se, na Ásia, expressivos mercados para seu sistema produtivo, por conta das grandes populações, e privilegiadas posições geográficas para sua frota marítima que, em seguida, viria a estabelecer um pujante comércio com todos os demais países daquele continente. (LEAL FERREIRA, 2016).

Outro significativo marco histórico que representou a relevância do mar conferida pelos ingleses à manutenção de seu Império, foi a promulgação do *Navigation Act*, em 1651, que estipulou que as mercadorias importadas para a Europa somente deveriam chegar aos portos daquele continente por intermédio de seus navios ou pelos próprios navios dos países importadores. Em suma, aquele decreto de navegação, antes de ter sido uma ação isolada, foi uma ação hostil contra a economia holandesa, que gozava da hegemonia marítima na época, tendo em vista que eram em seus navios, a maior frota de então, que se realizavam as grandes transações marítimas mundiais. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 59).

Naquele momento da história, portanto, os interesses da grande potência econômica mundial emergente (a Holanda) se defrontaram com os do Império

britânico em expansão, levando-os à guerra, logo em 1652. Travadas as batalhas navais e tendo sido vencedora a Inglaterra, retornou o Império britânico a desfrutar da hegemonia no mar e a recuperar seu desenvolvimento econômico, industrial e a prosperidade para seu povo, nos anos que se seguiram a partir de então. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 84).

Anos mais tarde, o confronto entre os Impérios marítimo e continental, este último empreendido por Napoleão Bonaparte na Europa, foi mais um significativo episódio histórico que denotou a importância do mar para os ingleses. Como anteriormente ocorrido com os holandeses, os interesses da Grã-Bretanha no continente Europeu se chocaram com os objetivos da política militar expansionista territorial francesa imposta por Napoleão, no início do século XIX. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 89).

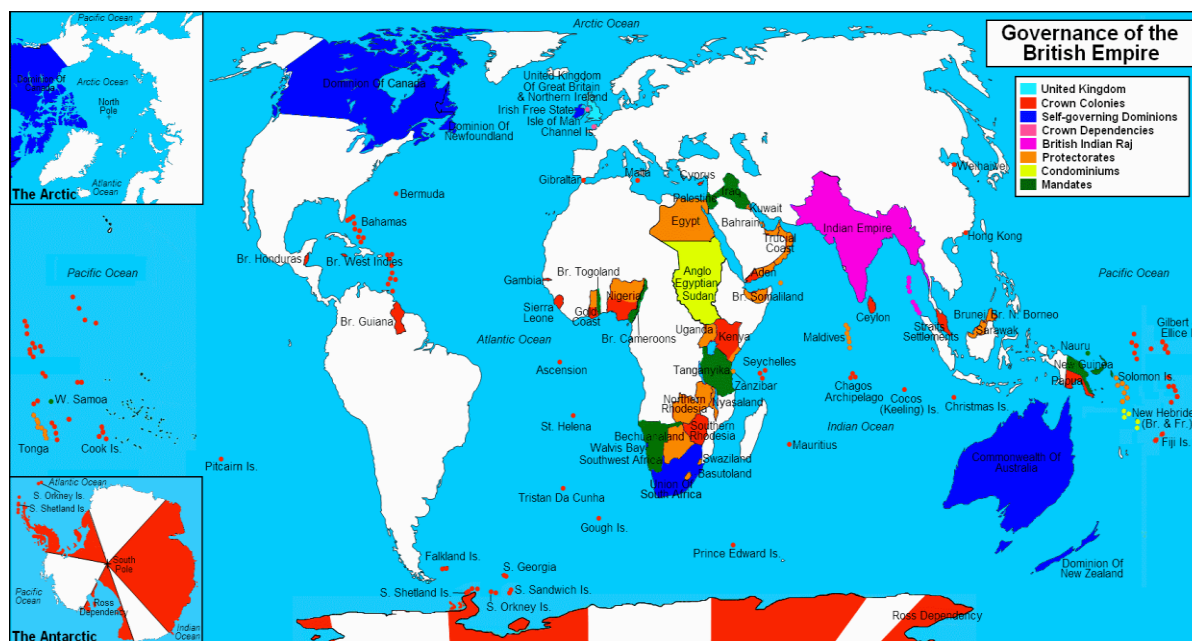
Naquele período, a Inglaterra era a maior potência industrial e comercial, bem como a detentora do controle do mar. Napoleão, conhecedor dessa supremacia marítima, decretou, então, o Bloqueio Continental, em 1806, proibindo o comércio dos países europeus com o seu oponente, de maneira a tentar minar sua economia e, indiretamente, seu poderio. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 90).

Não por acaso, tal ato comercial foi ineficaz. A Inglaterra, absolutamente hegemônica no mar, manteve o comércio com diversos países europeus e suas respectivas colônias, obrigando Napoleão a abrir várias frentes de combate para impor o respeito ao Bloqueio promulgado e, assim, exaurir belicamente a França. Esta ação veio a contribuir para a derrocada do Império continental francês e demonstrar a possibilidade de interferência direta do mar sobre o domínio terrestre. (ALBUQUERQUE; SILVA, 2006, p. 90).

De fato, a todo esse longo período de predomínio marítimo inglês, que se prolongou por boa parte do século XIX e que conformou um verdadeiro Império global àquele país, deu-se o nome de *Pax Britânica*, que, segundo Reis e Almeida (2012, p. 41):

os navios britânicos se faziam representar em todos os mares do planeta, mostrando simplesmente a bandeira em ações diplomáticas, ou em ações de intervenção com a utilização da força. Sem dúvida o poder naval representou o ápice do Império britânico em seu esplendor.

Mapa 1 – Império britânico do final do século XIX



Fonte: Farias, 2016.

A partir do pleno entendimento dessa supremacia marítima britânica mundial, bem como de sua direta associação a Revolução Industrial em curso e que, por sua vez, ocasionou aperfeiçoamentos sem precedentes às forças navais (maiores navios a vapor e com couraças) e corridas armamentistas (canhões com maiores calibres e alcances), o sentimento de insegurança atingiu níveis globais e, por isso, a influência do mar às nações alcançou outra dimensão de interesse, começando a ser debatida sob nova perspectiva. (REIS; ALMEIDA, 2012, p. 41).

Nesse momento surge Alfred Thayer Mahan, um dos mais importantes pensadores estratégicos marítimos que, através de seus estudos, muitos deles embasados nos fatos históricos apresentados até aqui, deduziu que a consolidação, o desenvolvimento e a expansão de uma nação estavam diretamente relacionados ao uso intensivo do mar, o qual, por sua vez, deveria ser obtido pela existência e manutenção de um vigoroso Poder Marítimo.

Em sua teoria, consagrada pelo livro *“The influence of sea Power upon history 1660 - 1783”*, aquele estrategista assinalou que o país deveria possuir seis fatores ou elementos considerados fundamentais para o desenvolvimento pleno de seu Poder Marítimo, quais sejam: a posição geográfica, a conformação física, a extensão do território, o tamanho da população, o caráter nacional da população e caráter de governo.

Sobre o primeiro elemento, a posição geográfica, Mahan deduziu que países insulares obtinham vantagens sobre outros, pois, ao não terem preocupações com suas fronteiras terrestres, poderiam concentrar suas ações, com maior determinação, aos ofícios do mar. Da mesma forma, observou que estando este país situado mais próximo das LCM, tal posição geográfica lhe asseguraria vantagens, devido a essas mesmas linhas de comunicações estarem sob a zona de influência de seu respectivo Poder Naval, com maior facilidade. (MAHAN, 1949, p. 29).

Quanto ao segundo elemento, a conformação física, aquele estrategista considerou que os países que tinham, pela configuração de sua costa, maior facilidade para construir portos profundos, protegidos e bem localizados teriam mais acesso as LCM e, naturalmente, maior propensão a se comunicar e se projetar com o restante do mundo. (MAHAN, 1949, p. 35).

Pelo terceiro elemento, a extensão do território, aquele estudioso julgou importante o tamanho da costa e os tipos de baías que poderiam facilitar, ou mesmo não, a construção de grande número de portos (interiores e costeiros) possibilitando reverter os recursos do país, com mais efetividade, para seu Poder Marítimo a fim de, conseqüentemente, robustecê-lo. (MAHAN, 1949, p. 42).

A respeito do quarto elemento de sua teoria, o tamanho da população aquele teórico depreendeu que o número total da população não era o mais importante, mas sim a sua porção preponderante que estivesse voltada às tarefas do mar, pois, considerou que era essa parcela do povo que realmente indicava a percepção que teria a nação quanto à importância do mar para o seu país. (MAHAN, 1949, p. 44).

Acerca do quinto fator, o caráter nacional da população, Mahan preconizou que uma característica importante para que um país fortalecesse seu Poder Marítimo, seria a propensão natural de sua população em trabalhar, com ética e afinco, no comércio marítimo de modo a conquistar, por esta via e não por outra, suas pretendidas riquezas e bem estar. (MAHAN, 1949, p. 50).

E sobre o sexto e último elemento, o caráter do governo, aquele estrategista definiu que para um Poder Marítimo ser fortalecido, seriam necessários que todas as questões relativas ao mar fossem consideradas importantes pelo governo, de modo que as políticas elaboradas pelo país

favorecessem, de forma plena e contínua, essa expressão marítima de poder. (MAHAN, 1949, p. 58).

Finalmente, e ainda de suas reflexões, aquele estrategista naval deduziu que o controle do mar sempre foi um fator de força decisivo para a conquista dos interesses de uma nação, seja por guerras ou por manobras de forças navais em situações de conflitos (manobras de crise). Identificando que para se alcançar tal controle, “havia a necessidade de se possuir bases de abastecimento e logística que pudessem permitir que as forças navais operassem afastadas de seus portos de origem”. (REIS; ALMEIDA, 2012, p. 43).

Sendo assim, após se ter discorrido sobre os elementos da teoria do Poder Marítimo de Alfred Thayer Mahan, permanece inequívoco constatar que tal estrategista identificou reflexos importantes de fatores geográficos – posição, conformação e extensão do território – para a formulação de políticas de um país, sendo por este motivo considerado, inclusive, um dos eminentes precursores da ciência geopolítica mundial.

De igual forma, também se torna oportuno esclarecer que, na mesma concepção acima deduzida e sem adensar em conceitos teóricos sobre a natureza ou conteúdo do termo, neste trabalho, a geopolítica será compreendida apenas como sendo a análise e o desdobramento da influência dos espaços geográficos, particularmente os marítimos, sobre as decisões políticas de um Estado.

Retornando, agora, aos conceitos de Mahan – que se deduz tratar, pelo exposto acima, de uma teoria geopolítica – constatou-se que mesmo tendo traduzido de forma inédita, correta e particular a relevância da utilização intensiva do mar à elaboração de políticas para promover a prosperidade de uma nação, suas assertivas ainda não estavam completas para justificar a verdadeira dimensão do Poder Marítimo para a consolidação, o desenvolvimento e a expansão de um Estado-Nação.

Neste sentido, mas já no século XX, desponta o estudo do historiador Paul M. Kennedy que, em seu livro *“The rise and fall of British Naval Mastery”*, fez uma análise sobre a obra de Mahan, especialmente sobre os seus seis fatores fundamentais apresentados e, mesmo classificando como importantes, não os apontou como sendo os únicos necessários para o fortalecimento do Poder

Marítimo de um país e consequente desenvolvimento interno e externo de uma nação com aspirações ao concerto internacional.

De fato, Paul M. Kennedy assinalou que, na teoria daquele Estrategista, estavam ausentes alguns outros aspectos considerados essenciais à evolução do Poder Marítimo de uma nação, entre os quais se destacam, como principais, os fatores econômicos e tecnológicos.

Sobre os econômicos, o corolário de Mahan assumiu que a capacidade estratégica de um país era constituída, quase que exclusivamente, por forças navais (expressão militar). Hoje, entretanto, já se entende que o poder de um Estado, mesmo sendo uno e indivisível, é dimensionado por outras expressões (políticas, econômicas, psicossociais e da ciência e tecnologia) que, igualmente importantes, são também fundamentais para o desenvolvimento e projeção internacional de uma nação. Cabe atualmente até destacar que, dentre todas as demais expressões, a vertente que mais prepondera na equação internacional de poder é a econômica, tendo em vista a magnitude da produção industrial, das relações econômicas a níveis mundiais e do pujante comércio, realizado de forma plena, em escala global. (MONTEIRO, 2013, p. 28).

Quanto aos tecnológicos, as ideias de Mahan reservaram pouca importância a esses aspectos, devido ao fato de que, como seus estudos se concentraram em acontecimentos pretéritos, sua estratégia não valorizou devidamente os notáveis impactos positivos causados pelos avanços tecnológicos sobre o desenvolvimento dos países, ou mesmo, o fortalecimento das expressões de poder de uma nação, incluso, o Poder Marítimo. (MONTEIRO, 2013, p. 30).

Ou seja, percorrendo e atualizando o corolário de Mahan, Paul M. Kennedy retirou as seguintes conclusões dos estudos sobre a ascensão e queda do Poder Marítimo de um país que ambicionava se desenvolver interna e externamente e, por consequência, conquistar projeção relevante no tabuleiro das nações:

a) o intrínseco inter-relacionamento entre os poderes econômico e marítimo, verificando-se que a ascensão e queda do poderio britânico deveria ser compreendido por intermédio de seu respectivo crescimento e declínio econômico; (KENNEDY, 1983, p. 28).

b) a importância da tecnologia para o desenvolvimento do poder marítimo, uma vez que a maior influência deste poder ocorreu quando relevantes alterações tecnológicas acarretaram a criação do navio oceânico e a industrialização das massas territoriais continentais; e (KENNEDY, 1983, p. 29).

c) a complementaridade entre as potencialidades territoriais e marítimas como forma de, somente assim, possibilitar a um determinado Estado atingir o nível de atuação em escala global. (KENNEDY, 1983, p. 30).

Desta forma, em atenção ao que foi analisado e em consonância com a teoria geopolítica preconizada pelo estrategista Mahan e depurada pelo historiador Kennedy, depreende-se que:

a) desde a Antiguidade (*Pax Romana*), passando pelos séculos passados (*Pax Britânica*) e até a atual e incontestável predominância estadunidense (*Pax Americana*), os países que perceberam a importância do mar para os seus destinos foram os que mais obtiveram prosperidade e projeção mundial, tendo conseguido conquistar seus respectivos apogeus; e

b) a utilização intensiva do mar por um país que tenha significativas capacidades econômicas, tecnológicas e territoriais, sempre será um preponderante fator responsável pelo desenvolvimento interno e pela projeção externa de uma nação.

Finalmente, pelo tudo exposto nesta seção, pode-se com segurança concluir que, mesmo no atual e complexo contexto internacional, a plena e intensiva utilização do mar não pode ser desconsiderada por um Estado costeiro, sob pena de estar descartando condição privilegiada para obtenção da prosperidade e para o desenvolvimento de sua população.

3 CONSTITUIÇÃO FÍSICA DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS BRASILEIROS (AMAZÔNIA AZUL E ÁREA DE BUSCA E SALVAMENTO)

Como exposto na seção anterior, o mar sempre foi um espaço físico favorável ao desenvolvimento econômico das civilizações. Por este motivo, as tensões dos países ribeirinhos, que procuravam deter sua posse exclusiva, com os demais Estados, que tinham condições e queriam também explorá-lo em próprio benefício, surgiram e persistem até hoje.

Desde a Grécia antiga, quando atenienses arrendavam certas áreas marítimas para a exploração do sal e da pesca, passando pelos romanos, que se auto atribuíam a proteção à navegação e policiamento dos portos do mar mediterrâneo, e até a Inglaterra, que estabelecia que o mar era propriedade da Coroa, vários e diferentes critérios sobre o direito do uso do mar apareceram e foram alvos de inúmeras discussões. (PENHA, 2012 apud BASTOS, 1972, p. 29).

Em decorrência desta diversidade de critérios, fruto de inúmeros interesses, juristas europeus se ocuparam em definir os níveis de soberania dos Estados sobre suas áreas marítimas, dando início às primeiras normas do direito marítimo as quais, sinteticamente, advogavam que a propriedade do mar era do Estado adjacente à costa (*mare clausum*); que deveria haver total liberdade para utilização do mar (*mare liberum*); e que o mar territorial era como uma zona litorânea, cuja extensão deveria ser garantida a partir de onde alcançasse um tiro de canhão realizado de terra firme, na época equivalente a três milhas (*domino maris*, entendimento holandês). (PENHA, 2012 apud BASTOS, 1972, p. 32).

De fato, outras tantas ocorrências históricas proporcionaram alterações nos limites jurisdicionais marítimos dos Estados costeiros; entretanto, as maiores controvérsias de interesses, consideradas “exclusivas” ou “intrusivas” sob a ótica do país ribeirinho, ocorreram com as evoluções tecnológicas que descortinaram incomensuráveis fontes de riquezas inexploradas no solo e subsolo marinhos.

Essas questões atribuíram dimensões mundiais ao tema da exploração das áreas marítimas e, por tal motivo, evidenciou-se a necessidade de delimitar, ainda mais, os espaços, a soberania e a jurisdição dos Estados costeiros sobre tais regiões.

Neste complexo contexto, surgiram as Conferências das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) que:

estabeleceram uma ordem jurídica para os mares e oceanos, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, facilitando as comunicações internacionais e promovendo seu uso pacífico, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos vivos e não vivos, e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho. (BRASIL, 2013, p. 1).

Em 1982, ao final da III CNUDM realizada em Montego Bay, Jamaica, foi pactuado um ordenamento marítimo entre os partícipes que, estabelecendo derradeiras definições, delimitações físicas, gradação de níveis de soberania e responsabilidades sobre as áreas marítimas que compõem as águas jurisdicionais dos respectivos Estados costeiros, foi incorporado ao regime jurídico interno pela Lei n.º 8.617, de 4 de janeiro de 1993, e sobre o qual, doravante, passar-se-á a descrever e entabular considerações para o caso brasileiro. (GARNIER SANTOS et al, 2008, p. 131).

a) Águas Interiores (AI)

Situam-se no território do Estado costeiro e limitam-se até a linha de base⁴, a partir da qual se inicia a medição do Mar Territorial. Compreendem os rios, lagos, lagoas, baías, portos e ancoradouros, estes últimos decorrentes de recortes do litoral. Nas AI, a soberania é plena e seu regime jurídico não é limitado por qualquer ordem jurídica internacional. (CNUDM, 1985, art. 1, par. 1).

Sendo que em termos de AI economicamente exploradas (rios, canais e lagos navegáveis) existem mais de 20 mil quilômetros de hidrovias no País, onde a MB, por ser a Autoridade Marítima⁵ brasileira, tem grandes responsabilidades quanto à segurança da navegação e o cumprimento das leis nacionais. (SILVA ROBERTO, 2016).

⁴ Linhas normais ou retas, sendo que as normais acompanham a linha de baixa-mar ao longo da costa, conforme indicada nas cartas náuticas da Diretoria de Hidrografia e Navegação da MB. Nos locais onde a linha de costa apresenta recortes profundos ou uma franja de ilhas na sua proximidade imediata, é permitido o uso das linhas de base retas, mediante a união de pontos que, no caso do litoral brasileiro, constam do Decreto nº 1.290, de 21 de outubro de 1994.

⁵ Parágrafo único do art. 17 da Lei Complementar 97/99 diz que o Comandante da Marinha é a “Autoridade Marítima”, cabendo à MB: orientar e controlar a Marinha Mercante; prover a segurança da navegação aquaviária; contribuir à formulação e condução de políticas do mar; implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas AI e cooperar com os órgãos federais, na repressão aos delitos, no do mar, águas interiores e de áreas portuárias.

largura máxima de 200 milhas marítimas, contadas a partir das mesmas linhas de base de referência. Na ZEE, o Estado costeiro exerce direitos soberanos para fins de exploração, aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, renováveis ou não renováveis, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, inclusive, para produzir energia a partir da água, das correntes e dos ventos. (CNUDM, 1985, art. 57).

É importante destacar que outros Estados também gozam de liberdades de navegação, sobrevoo, colocação de apetrechos submarinos e utilização na ZEE, desde que internacionalmente lícitos. Entretanto, conforme previsto nos direitos soberanos retro mencionados, o Estado costeiro pode adotar medidas (visitas, inspeções, apresamento e medidas judiciais) para assegurar suas leis e regulamentos em sua ZEE. (CNUDM, 1985, art. 73).

A III CNUDM admitiu, ainda, a operação de navios estrangeiros na ZEE dos Estados costeiros. Todavia, os preceitos legais brasileiros limitam a realização de pesquisa científica e de exercícios ou manobras militares ao consentimento formal do Governo Central.

e) Plataforma Continental (PC)

A PC compreende larga faixa do leito e do subsolo submarino, continental e/ou insular, do Estado costeiro, além de seu MT, com extensão normal de 200 milhas náuticas contadas a partir das linhas de base. A CNUDM admite ainda o prolongamento da PC em até 350 milhas náuticas ou mais, desde que tenham sido validados, junto à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da ONU, dados científicos pesquisados pelo Estado requerente, por levantamentos de perfis geofísicos.

Para exploração dos recursos naturais da PC e de sua extensão, o Estado costeiro possui soberania privativa, independentemente da ocupação real ou não dessa área. Esse dado é relevante, pois significa que nenhum outro país pode realizar quaisquer atividades exploratórias na plataforma e respectiva extensão, sem o consentimento formal do respectivo Estado costeiro. (CNUDM, 1985, art. 76).

f) Extensão da PC - Situação atual

Para a validação da extensão da Plataforma Continental brasileira junto à ONU, por intermédio da CLPC, e consequente incorporação desse espaço

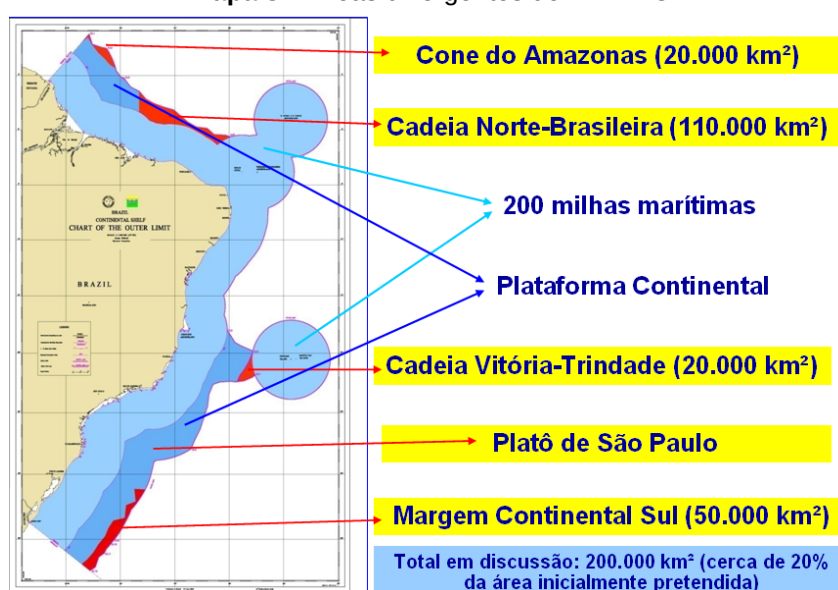
marítimo ao patrimônio nacional, foi instituído o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC). (CNUDM, 1985, art. 76, na. II, art. 4).

As atividades do LEPLAC se iniciaram em 1987 e, após 17 anos de perfis geofísicos coletados na referida área marítima, o Brasil apresentou, em 2004, sua primeira proposta àquela Comissão, contendo o pleito de alterações dos limites da Extensão da PC em, aproximadamente, 960.000 km². (BRASIL, 2012c).

A CLPC, após análises e deliberações, anuiu com os limites exteriores da PC propostos para o Platô de São Paulo, porém não concordou integralmente com os pleitos relativos ao Cone do Amazonas, às Cadeias Norte-Brasileira e Vitória-Trindade, e à Margem Continental Sul. Essa discordância impossibilitou que fossem aprovados cerca de 25% da área inicialmente pretendida, cabendo ao Brasil apresentar uma nova proposta que, caso aceita, permitirá incorporar à nossa PC, no mínimo, 760.000 km² e, no máximo, 960.000 km², em valores aproximados. (BRASIL, 2012c).

Atualmente, o LEPLAC está em fase de processamento e interpretação dos novos dados coletados em levantamentos realizados entre 2010 e 2013, que subsidiarão a elaboração de uma nova proposta de extensão dos limites da PC brasileira, a ser apresentada, oportunamente, à CLPC. (LEAL FERREIRA, 2016).

Mapa 3 – Áreas divergentes do LEPLAC



Fonte: Leal Ferreira, 2016.

g) Amazônia Azul

Dimensionados os espaços oceânicos incorporados ao Brasil, após rati-

ficar e internalizar os conceitos da III CNDUM, constata-se que, em termos territoriais, se revelou:

uma extensa área oceânica, adjacente ao continente brasileiro, que corresponde a, aproximadamente, 52% da nossa área continental e que, devido à importância estratégica, às riquezas nela contidas e à imperiosa necessidade de garantir sua proteção, a MB, buscando alertar a sociedade sobre os seus incalculáveis bens naturais, sua biodiversidade e sua vulnerabilidade, passou a denominá-la “Amazônia Azul”, cuja área é um pouco menor, porém em tudo comparável à “Amazônia Verde”. (BRASIL, 2013, p.1).

h) Área de Busca e Salvamento do Brasil

Além das áreas marítimas aproximadas de interesse econômico ao País, existe ainda uma gigantesca região oceânica adjacente ao território nacional sob a qual o Brasil tem responsabilidade de Busca e Salvamento (SAR / *Search and Rescue*) em incidentes com a vida humana, por ter assumido e internalizado compromissos internacionais estabelecidos nas CNUDM e na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

De forma sintética, fruto das regras de tais Convenções e sob a égide da ONU, por intermédio de sua Organização Marítima Internacional (IMO), estruturou-se um sistema abrangente e inter-relacionado de Centros SAR que conceberam divisões geográficas marítimas de responsabilidade SAR por todo o planeta. Coube ao Brasil o compromisso por uma área marítima que, indo muito além da Amazônia Azul, equivale a cerca de uma vez e meia o tamanho do território nacional (13,8 milhões de km²). (BRASIL, 2016).

Mapa 4 – Amazônia Azul e área de Busca e Salvamento do Brasil



Fonte: Leal Ferreira, 2016.

4 CONTEXTO ECONÔMICO DOS ESPAÇOS MARÍTIMOS BRASILEIROS

Conforme evidenciado nas seções iniciais, há vários motivos para o mar ser alvo de contínua atenção, devido às pretensões dos países quanto à sua utilização. Dos contenciosos ocorridos para seu domínio até as discussões para o seu ordenamento jurídico internacional, tudo foi provocado por interesses em seu uso ou nas perspectivas da existência de significativos recursos que imputaram – e ainda impõem – responsabilidades aos respectivos Estados costeiros.

E as Águas Jurisdicionais Brasileiras⁷ (AJB) não poderiam ser exceção, pois, nesse gigantesco espaço marítimo adjacente ao território nacional, há inúmeras riquezas e potencialidades que não podem ser desprezadas e que, doravante tratadas e analisadas nesta seção, dimensionam a magnitude que esta questão encerra para os destinos do País.

a) Transporte Marítimo: A despeito de ser bastante conhecido o fato de que mais de 95% de nosso comércio internacional escoam pela via marítima, poucos se dão conta da amplitude dessa realidade. Apenas em 2014, entre exportações e importações, o comércio exterior nacional alcançou o valor de US\$ 431 bilhões. (LEAL FERREIRA, 2016).

Contudo, não apenas o valor financeiro é importante. Nos atuais tempos globalizados, os próprios produtos brasileiros empregam inúmeros insumos importados, significando que quaisquer interferências em nosso modal marítimo podem levar o País ao verdadeiro colapso. Privada das linhas de comunicação pelo mar, a economia brasileira pararia, devido à interrupção do fluxo de insumos a serem importados e dos produtos a serem exportados.

Para se ter uma ideia desta magnitude, nas principais rotas marítimas de interesse nacional, contando com a navegação de cabotagem ao longo de todo o litoral, circulam cerca de 1640 navios por dia. Sendo que os principais fluxos de mercadorias de nosso comércio internacional carregam para as seguintes regiões: América do Norte (71 navios/dia), Europa (119 navios/dia), África do Sul e Oriente

⁷ Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre as atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos vivos e não vivos encontrados na massa líquida, no leito no subsolo marinho, para fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação nacional e internacional.

(214 navios/dia). (LEAL FERREIRA, 2016).

b) Portos: Faz mister destacar que a movimentação de riquezas no transporte aquático (águas interiores e oceânicas) está diretamente ligada às operações portuárias, pois são nesses terminais que ocorrem as manobras dos navios (atracação/desatracação) e as movimentações de material (carga/descarga) e pessoal (embarque/desembarque).

Atualmente, o Brasil tem uma boa distribuição de portos ao longo da costa e nas vias interiores navegáveis. O País dispõe de 100 terminais públicos (37 marítimos e 63 fluviais) e 128 privados (99 marítimos e 29 fluviais), os quais, segundo a Secretaria Especial de Portos, bateram recorde histórico de movimentação em 2015, superando a marca de um bilhão de toneladas em cargas. (PORTOS, 2015; SISTEMA, 2016).

Ainda assim:

novos projetos de complexos portuários, como o Superporto do Açu, estão sendo concebidos para atender as necessidades de uma economia moderna, que exige menores tempos de carga e descarga, decorrente dos cada vez maiores volumes de material. Ou seja, a capacidade portuária encontra-se aquém das necessidades das indústrias brasileiras, fato que motivou o Programa de Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária. Atualmente, os portos com maior concentração de carga são o de Santos (SP), de Sepetiba (RJ), de Suape (PE), do Rio Grande (RS) e de Itaqui (MA). (BRASIL, 2013a, p. 147).

c) As reservas minerais: Existe um potencial mineral no subsolo marinho brasileiro ainda pouco conhecido e que deverá ser fonte de energia e de matérias-primas para o País em um futuro próximo. Ao longo dos anos, a lavra e a pesquisa em mar aberto, com a participação de pesquisadores civis, Governo Federal e apoio da iniciativa privada, estão sendo desenvolvidas e vêm descobrindo várias concentrações de nódulos polimetálicos, crostas cobaltíferas e sulfetos hidrotermais em profundos subsolos marinhos.

Neste escopo de parceria e pelo REMPLAC⁸, a Marinha do Brasil (MB) liderou a avaliação do potencial mineral de nossa Plataforma Continental e, em consequência a este programa, o Brasil vem desenvolvendo o PROAREA⁹, coordenado pelo Ministério das Relações Exteriores, que tem o propósito de

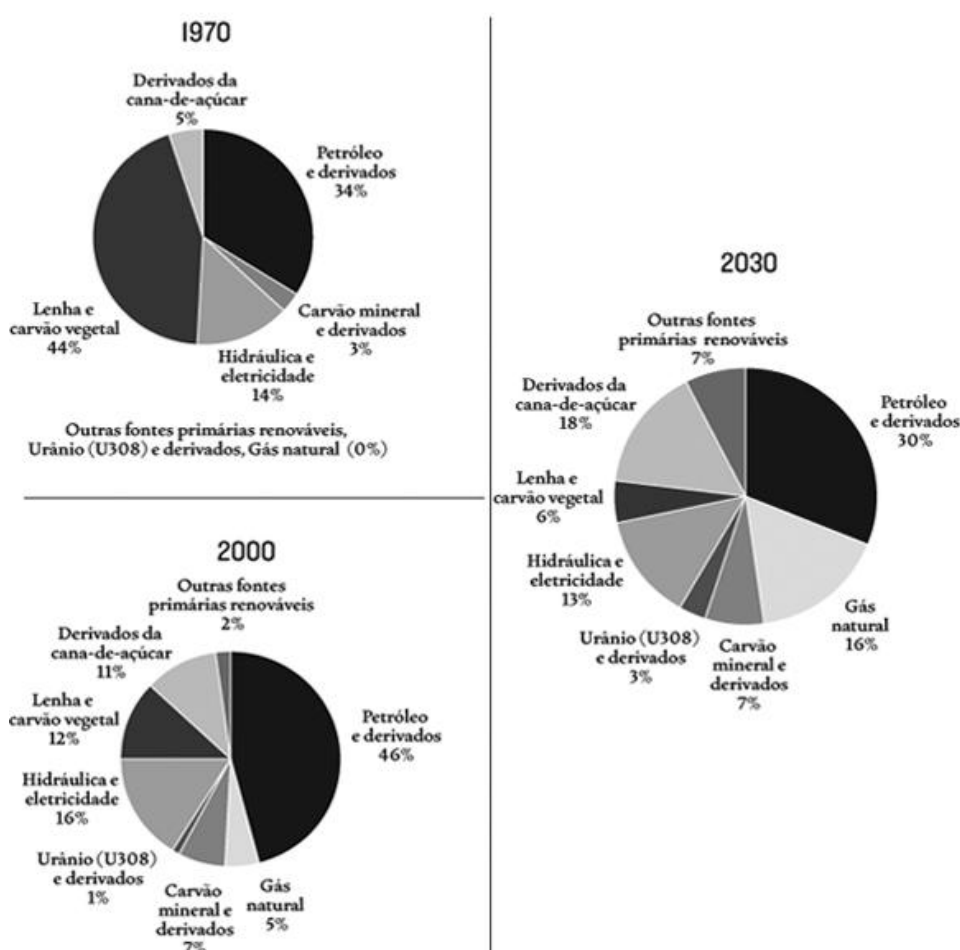
⁸ Programa de avaliação da potencialidade mineral da Plataforma Continental.

⁹ Programa de Prospecção e Exploração de Recursos Minerais da Área Internacional do Atlântico Sul e Equatorial.

identificar e avaliar as potencialidades minerais de locais com importância econômica e político-estratégica, situados além das AJB. Já existindo, inclusive, resultados concretos a partir deste último programa – através do PROERG¹⁰, por exemplo, o País foi autorizado pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos a explorar a “Elevação do Rio Grande”, que dista cerca de 1500 Km da costa e onde, segundo estudos preliminares, há ferro, manganês, tálio, telúrio, níquel, platina e cobalto. (BRASIL, 2013a, p. 94; ADESG, 2015, p. 25).

d) Energia: Matriz energética nacional

Gráfico 5 – Evolução da matriz energética do Brasil – 1970 a 2030



Fonte: Tolmasquim, 2007, p. 50.

d.1) As fontes fósseis (Petróleo e Gás - P&G): Da figura anterior, percebe-se que, mesmo se diversificando aos poucos, a matriz energética brasileira continuará fortemente impactada pelo P&G. Em 1970, apenas o petróleo correspondia a 34% dessa matriz; nos anos 2000, as percentagens aumentaram

¹⁰ Projeto Crostas Cobaltíferas da Elevação do Rio Grande.

para 51%, e para 2030, embora diminuída, as perspectivas de uso dessas fontes de energia ainda serão de cerca de 46% do total.

Mesmo em futuro próximo, não há expectativas de grandes alterações da matriz energética nacional. Neste escopo, segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP), em fevereiro de 2016, a produção total diária de petróleo foi de, aproximadamente, 2.335 milhões de barris (bbl/d) e a de gás natural totalizou 97,7 milhões de metros cúbicos (m³/d). Desses totais, 93,3% do petróleo e 76,6% do gás natural foram produzidos em campos marítimos e, mais especificamente, em poços do pré-sal, foram explorados 873,5 milhões bbl/d de petróleo e 34,6 milhões m³/d de gás natural.

Pelos dados expostos acima, percebe-se claramente que, devido à sua importância para o País, qualquer possível interrupção de produção de P&G nos campos marítimos levaria o Brasil a um colapso energético. (PRODUÇÃO, 2016).

d.2) As fontes renováveis: Ainda sobre a análise da figura anterior e mesmo sem perspectivas de relevância absoluta, verifica-se que a participação das fontes de energia renovável vem aumentando na matriz energética brasileira, obviamente devido ao incremento da tecnologia nacional. Neste quesito, surgem como importantes alternativas as fontes renováveis advindas do mar (energia das ondas, das marés, gradiente térmico, dos ventos e biodiesel) que não devem ser desprezadas e sobre as quais se passará a tratar.

- Ondas: nada mais é do que a subida e descida de uma camada superficial de massa líquida no mar que, por tal movimento, transporta energia cinética. O objetivo dos estudos é convertê-la em energia elétrica e, assim, aproveitá-la. A Coppe/UFRJ¹¹ mapeou o potencial dessa forma de energia e concluiu que o Brasil pode suprir em até 15% de sua demanda energética utilizando as usinas de ondas, como a já existente no porto de Pecém. (BRASIL, 2013a, p. 103).

- Marés: são as alterações do nível das águas do mar causadas pela interferência da Lua e do Sol sobre o campo gravitacional terrestre. Tais variações de altura do mar, em um determinado local, provocam deslocamentos de massa líquida que são energia cinética potencial. O objetivo é aproveitar a energia dessas correntes de marés e transformá-las em energia elétrica através da

¹¹ Instituto de pós-graduação e pesquisa da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

construção de barragens com turbinas que trabalham nas duas direções dessas correntes (enchente e vazante). Em alguns poucos lugares do mundo, segundo Vidigal et al (2006, p. 143), ocorrem variações expressivas de marés, como no Canal de Bristol, na Inglaterra (16,30 m) e no Estreito de Davis, na França (15,25 m). Já no Brasil destacam-se a Ilha de Maracá, no Amapá (9,60 m) e Itaqui, no Maranhão (7,30 m).

- Gradiente térmico: trata-se do aproveitamento das diferenças de temperatura do mar. Por estar exposta à radiação solar, a água do mar é mais quente na superfície, ao passo que vai se esfriando com a profundidade. O objetivo é aproveitar essa diferença de temperatura através de máquinas térmicas que acionam turbinas que geram energia elétrica. Os estudos no Brasil ainda são incipientes para esta questão; contudo, devido às dimensões de nossos espaços marítimos, tal tecnologia não deve ser abandonada e nem este potencial energético menosprezado. (ARRUDA, 2014, p. 38).

- Ventos: o mar, como um plano perfeito e sem obstáculos, naturalmente serve de pista para o deslocamento de massas de ar. O objetivo é transformar a energia proveniente dos deslocamentos dessas massas em energia elétrica através da instalação de turbinas de vento ou conjuntos delas, como nos parques eólicos (*windfarm*) usualmente construídos, inclusive no mar, em países do exterior. No Brasil, particularmente, existem vários pontos do litoral onde sopram ventos constantes durante todo o ano. O que justifica que o aproveitamento desse tipo de energia em potencial não pode ser, da mesma forma, desconsiderado. (ARRUDA, 2014, p. 38).

- Biodiesel de algas marinhas: estudos realizados pelo CNPq¹² em parceria com o Ministério da Pesca e Aquicultura estão indicando que produzir óleo a partir de algas é muito mais simples e barato do que fazê-lo a partir da soja ou de outras oleaginosas. O objetivo é extrair óleo vegetal das algas, através de reações químicas, e utilizá-lo como combustível em motores especiais produzindo energia. No País, este promissor mercado já fez anunciar, em Pernambuco, a primeira indústria de combustível a partir de algas marinhas, fruto de uma parceria entre um grupo brasileiro e uma empresa austríaca. (BRASIL, 2013a, p. 100).

¹² Conselho Nacional de Pesquisa Científica e Tecnologia.

e) Pesca: O mar sempre foi uma importante reserva de alimentos para o homem. Por séculos, as atividades pesqueiras foram relevantes fontes de proteína às populações mundiais, quando não, também agentes de riqueza. Nesta última concepção, inclusive, pode-se até citar contenciosos em áreas marítimas com potencial pesqueiro que levaram países a problemas internacionais, como o ocorrido entre Brasil e França, devido à pesca da lagosta, e a atual questão da pesca ilegal do “calamar”¹³, na ZEE argentina. (SILVA, 2007, p.36).

Esta atividade é uma das mais importantes relacionadas ao mar e a produção mundial de captura, segundo Silva (2007, p. 36), crescerá de 17 milhões de toneladas, em 1950, para estimadas 140 milhões de toneladas, em 2020, o que se induz a afirmar que essa fonte de alimento continuará sendo importante, pois:

como resposta ao aumento da demanda por proteínas alimentares, a pesca oceânica aparece como alternativa à tradicional pesca costeira, implicando em desafogo dos reduzidos estoques junto à costa, com a vantagem estratégica de se ocupar a Zona Econômica Exclusiva e buscar a presença brasileira no Atlântico Sul, além de melhorar a tímida participação brasileira no meganegócio mundial do pescado, que movimenta bilhões de dólares em exportações. (BRASIL, 2013a, p. 148).

f) Turismo: A extensa costa brasileira de clima ameno, dotada de infindáveis belezas naturais e composta por inúmeras praias banhadas por um mar calmo e quente são aspectos que habilitam o turismo brasileiro para a vertente náutica. Esse fato é corroborado pela crescente e gradual melhoria na infraestrutura litorânea, onde surgem frequentemente complexos hoteleiros, com boa culinária, numerosas opções de passeios e esportes aquáticos, os quais, por sua vez, justificam ser o mercado de turismo nacional o destino preferido pelos estrangeiros na América do Sul.

Segundo o Plano Nacional de Turismo (PNT), o Brasil é a sexta economia turística do planeta. Sendo que a participação do turismo, particularmente, o náutico, na economia nacional, representa 3,7% do PIB (US\$ 76,9 bilhões). (BRASIL, 2013b, p. 12).

Relacionado a este tipo de turismo, existem ainda as atividades dos navios de passageiros que, mesmo com uma queda no fluxo de cruzeiros

¹³ Espécie de lula que representa importante participação na produção pesqueira argentina e que é, segundo aquele governo, pescada irregularmente por barcos chineses em sua ZEE. Ressalta-se que esta situação foi constada por este autor, quando navegou naquela região em 2014.

marítimos à costa brasileira nos últimos anos, motivado em grande parte pela crise mundial, geraram impactos na economia nacional da ordem de R\$ 2,142 bilhões na temporada 2014/2015, demonstrando a importância dessa atividade turística em nosso mercado regional. (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2015, p. 5).

Os portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Búzios e Ilhabela são os mais visitados pelos cruzeiros marítimos. Sendo que os fluxos de turistas, nestas cidades, beneficiam as economias locais, geram empregos, estimulam a entrada de divisas no País e promovem as mesmas em âmbito nacional e internacional. (FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS, 2015, p. 9).

5 OS ESPAÇOS MARÍTIMOS E A GEOPOLÍTICA NACIONAL

Em observância ao atual cenário internacional é inquestionável constatar que o planeta ainda se encontra inserido em um contexto hegemônico, devido aos Estados Unidos da América (EUA) terem praticado, fielmente, os conceitos previstos na teoria geopolítica do Poder Marítimo.

De fato, aquele país, ao seguir integralmente os preceitos estabelecidos por Mahan e complementados por Kennedy, aproveitou suas extraordinárias capacidades econômicas, tecnológicas e territoriais, e utilizou intensamente o mar como via de acesso livre, permanente e natural – “uma ampla estrada livre e comum” (MAHAN, 1949, p. 25) –, para atender as suas necessidades, conquistar seus objetivos e, quando necessário, projetar seus interesses a níveis mundiais.

E esta assertiva resulta especialmente reconhecida, pois, não é possível compreender a atual e contumaz proeminência global norte-americana sem aceitar que seus objetivos ainda sejam amparados por um vigoroso Poder Naval, obtido pela liberdade de navegação e pelo respaldo do pré-posicionamento de seus poderosos grupos de batalha, nucleados em porta-aviões com propulsão nuclear. (BARBOSA JUNIOR, 2012, p. 210).

Quanto ao Brasil, por outro lado, também é notório observar que o Estado nacional não perseguiu os preceitos dessa teoria geopolítica com a mesma intensidade, a despeito de sua inequívoca vocação marítima, bem como inegáveis e importantes capacidades econômicas, tecnológicas e continentais existentes.

Episódios como o sucateamento ocorrido na indústria naval brasileira que, somente em frete, obriga o País a pagar US\$ 13 bilhões para movimentações de carga (GOÉS, 2016), e os problemas de infraestrutura ainda enfrentados pelo transporte marítimo (falta de eclusas e pontes inadequadas que interrompem a navegação em hidrovias, deficitária integração entre modais, deficiência na modernização de terminais, demasiada burocratização dos portos, entre outros) são alguns exemplos recentes que apontam a desatenção dada pelo Brasil às questões que envolvem os espaços marítimos nacionais. (MORE, 2012, p. 247).

Realmente, as preocupações geopolíticas do Estado brasileiro estiveram mais voltadas para os problemas do interior, por conta da necessidade de ocupar

os vazios demográficos existentes (regiões litorâneas sempre foram mais povoadas), bem como equilibrar as debilitadas economias de algumas regiões, as incorporando ao crescimento nacional. São exemplos clássicos destas questões, respectivamente, a transferência da capital federal para Brasília e a recorrente demanda pela ocupação da Amazônia Verde pelo Estado. (CAROLI, 2008, p. 14).

Na verdade, nem mesmo é equivocado afirmar que, até hoje, as preocupações estatais continuam bastante influenciadas pelas suas porções ocidentais, pois, o tamanho continental do País, as suas reconhecidas riquezas territoriais, a grandeza do agronegócio brasileiro, a localização física do poder central e os recorrentes problemas da infraestrutura terrestre polarizaram, constantemente, as principais atenções políticas do Brasil.

Todavia, a magnitude das questões relacionadas aos espaços marítimos nacionais, desde sua inequívoca importância ao desenvolvimento da Nação, passando pelas enormes áreas físicas herdadas pelo seu ordenamento jurídico e até as imensas potencialidades econômicas lá encontradas, vem impondo ao Estado brasileiro valorizar, também, esta região como sendo imprescindível para o futuro do País.

Assim, os significativos fatores positivos apontados, quando associados à economia e ao aperfeiçoamento tecnológico nacional, corroboram de forma clara este aspecto, não restando dúvidas de que o Brasil precisa redirecionar seu pensamento geopolítico para os espaços marítimos de modo a incorporá-los, com maior regularidade, nas principais preocupações políticas de ordem nacional.

De fato, a fronteira marítima brasileira a leste: está desenhada pelo conceito estratégico “Amazônia Azul”, mas ainda não se encontra definitivamente estabelecida (há áreas divergentes do LEPLAC); compreende imensos espaços marítimos, porém o País procura aperfeiçoar suas capacidades para monitorar e atuar nessa área, de modo a exercer seus direitos e cumprir seus deveres (neste escopo se situam os projetos da MB); e abrange riquezas e potencialidades não mensuradas por completo ou mesmo ainda pouco exploradas, contudo devem ser incorporadas ao sistema produtivo nacional.

Sendo assim, após essa rápida digressão analítica, torna-se possível depreender que os espaços marítimos brasileiros:

a) tal qual a massa continental – ou até mesmo mais, pois ainda devem existir riquezas desconhecidas que o aprimoramento tecnológico irá descortinar – são de crucial importância para o futuro do País;

b) são áreas estratégicas e vitais para o Brasil – já no atual momento – pois, os enormes recursos conhecidos (P&G, por exemplo) e a grande dependência brasileira do comércio exterior – realizado pelas LCM – traduzem de maneira fidedigna esta dimensão; e

c) precisam ser incluídas com mais efetividade na agenda do Estado nacional, pois persistem demandas contínuas de políticas públicas para incorporá-los, de forma plena e definitiva, à jurisdição e ao sistema produtivo nacionais.

Por fim, devido a todos estes significativos motivos explícitos nesta seção, fica claro afirmar que a Amazônia Azul e a área de responsabilidade SAR brasileira não devem deixar de estar entre as principais preocupações políticas do Brasil; o que se leva a concluir, com convicção, que tais espaços marítimos, cada vez mais e com maior consistência, têm que assumir papel de preponderância na geopolítica nacional.

6 REFLEXOS DA DEFESA NOS DOCUMENTOS DE ALTO-NÍVEL NACIONAIS

Tendo sido depreendido que os espaços marítimos devem assumir papel de destaque na geopolítica brasileira, cabe agora reduzir e analisar sua dimensão à Defesa, escopo deste trabalho, verificando se há políticas e documentos de alto-nível no País que reservaram espaços para tratar dos assuntos afetos à preservação soberana do uso do mar em proveito dos legítimos interesses brasileiros nessa exuberante macrorregião.

Sendo assim, desde 2004, existe a Política Nacional de Defesa (PND) – revisada frequentemente e sendo sua última versão datada de 2012 – que atribui relevância a tal espaço marítimo, preconizando conceitos, analisando ambientes, estabelecendo Objetivos Nacionais de Defesa e orientando suas respectivas consecuições.

Inerente a essa área oceânica e sobre o ambiente internacional, a PND comenta que:

neste século, poderão ser intensificadas **disputas por áreas marítimas** [...] que poderão levar a ingerências em assuntos internos ou a disputas por espaços não sujeitos à soberania dos Estados, **configurando quadros de conflito**. (BRASIL, 2012b, p. 3, grifo nosso).

[...] **países detentores** de grande biodiversidade, **enormes reservas de recursos naturais** e imensas áreas para serem incorporadas ao sistema produtivo **podem tornar-se objeto de interesse internacional**. (BRASIL, 2012b, p. 3, grifo nosso).

Para o ambiente regional e entorno estratégico brasileiro, a PND esclarece que:

A América do Sul é o ambiente regional no qual o Brasil se insere. [...] e o País visualiza um **entorno estratégico** que extrapola a região sulamericana e **inclui o Atlântico Sul** e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. (BRASIL, 2012b, p. 3, grifo nosso).

Quanto ao ambiente interno, o próprio País, a PND analisa que:

O mar sempre esteve relacionado com o progresso do Brasil, desde o seu descobrimento. A natural vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral e pela importância estratégica que representa o Atlântico Sul. A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar permitiu ao Brasil estender os limites da sua Plataforma Continental e exercer o direito de jurisdição sobre os recursos

econômicos em uma área de cerca de 4,5 milhões de quilômetros quadrados, região de vital importância para o País, uma verdadeira "Amazônia Azul". Nessa imensa área, incluída a camada do pré-sal, estão as maiores reservas de petróleo e gás, fontes de energia imprescindíveis para o desenvolvimento do País, além da existência de potencial pesqueiro. A globalização aumentou a interdependência econômica dos países e, conseqüentemente, o fluxo de cargas. No Brasil, o transporte marítimo é responsável por movimentar a quase totalidade do comércio exterior. (BRASIL, 2012b, p. 5)

Sobre os Objetivos Nacionais de Defesa a PND relaciona, entre outros, o de garantia da soberania, do patrimônio nacional e da integridade territorial. (BRASIL, 2012b, p. 7), apontando as seguintes orientações para realizá-los:

O País deve dispor de meios com **capacidade de exercer vigilância, controle e defesa: das águas jurisdicionais brasileiras [...]. Deve, ainda, manter a segurança [...]** das **linhas de comunicações marítimas [...]** especialmente no **Atlântico Sul**. (BRASIL, 2012b, p. 8, grifo nosso).

Do mesmo modo e ainda em um documento político de primeiro nível, porém direcionado à vertente internacional, existe o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), que explicita observações sobre o oceano aproximado brasileiro e formula conceitos acerca das principais medidas à preservação dos interesses nacionais na Amazônia Azul, quais sejam:

Na área marítima brasileira, sobre o oceano Atlântico, cruzam importantes rotas de navegação, vitais para a economia nacional. Aí estão localizadas as reservas do pré-sal brasileiro, de alto significado econômico, político e estratégico. (BRASIL, 2012a, p. 13).

O Brasil tem forte vinculação com o mar, com aspectos tanto políticos quanto econômicos, o que leva a exercer uma natural influência sobre o Atlântico Sul. A forte dependência do tráfego marítimo para as atividades de comércio exterior constitui relevante desafio para a defesa. A região do Atlântico Sul sobre a qual o Brasil tem direitos territoriais e outras prerrogativas de exploração e controle corresponde às águas jurisdicionais. Recebeu recentemente a denominação Amazônia Azul, cuja área é equivalente a da Amazônia Verde brasileira. Sob essa região estão abrigadas as reservas de petróleo em águas profundas e ultraprofundas, tão importantes para o desenvolvimento do País. Daí a necessidade de intensificar medidas de acompanhamento, monitoramento e controle do tráfego marítimo, assim como dos incidentes na área de vigilância marítima sob a responsabilidade do Brasil. (BRASIL, 2012a, p. 17).

No patamar estratégico, um nível abaixo do político, observa-se que a Estratégia Nacional de Defesa (END) elenca algumas capacidades para que a MB

cumpra sua destinação constitucional de preservar os interesses brasileiros nessa área oceânica, elencando as seguintes diretrizes e tarefas estratégicas:

“Dissuadir a concentração de forças hostis nas fronteiras terrestres e **nos limites das águas jurisdicionais brasileiras**, e impedir-lhes o uso do espaço aéreo nacional.” (BRASIL, 2012, p. 2, grifo nosso).

O Brasil precisa garantir o equilíbrio e a versatilidade da sua matriz energética e avançar em áreas [...] da tecnologia de energia nuclear. E **levar a cabo**, entre outras iniciativas [...] **o projeto do submarino de propulsão nuclear**. (BRASIL, 2012, p. 3, grifo nosso).

É tarefa prioritária para o País, o **aprimoramento dos meios existentes** [...] com as **atividades de busca e salvamento** [...] nas **águas jurisdicionais brasileiras** [...] em decorrência de **compromissos internacionais**. (BRASIL, 2012, p. 7, grifo nosso).

A **negação do uso do mar**, o **controle de áreas marítimas** e a **projeção de poder** devem ter por foco, sem hierarquização de objetivos e de acordo com as circunstâncias: (a) defesa proativa das plataformas petrolíferas; (b) defesa proativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras; (c) prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio; e (d) capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais da região. (BRASIL, 2012, p. 10, grifo nosso).

A partir da análise das citações desta busca documental, percebe-se, portanto, que o nível político identificou, em nossos espaços marítimos, que:

- a) há possibilidades de conflitos e de interesses internacionais (PND, 2012);
- b) deve ser exercido o direito de jurisdição sobre os seus recursos econômicos (PND, 2012);
- c) são de vital importância para o País, devido a pertencerem ao entorno estratégico e, portanto, serem de natural influência brasileira (PND e LBDN, 2012);
- d) existem enormes reservas de óleo e gás (pré-sal), potencial pesqueiro e fluxo de cargas do transporte marítimo, responsável pela quase totalidade do comércio exterior (PND, 2012);
- e) os direitos territoriais nacionais, as prerrogativas de exploração e o controle dessas águas jurisdicionais se devem fazer valer (LBDN, 2012); e

f) as medidas de acompanhamento, monitoramento e controle do tráfego marítimo e dos incidentes na área de vigilância marítima, sob responsabilidade do Brasil, devem ser intensificadas (LBDN, 2012).

Apontou, ainda, que, para cumprir os Objetivos Nacionais de Defesa (garantia da soberania, do patrimônio nacional e da integridade territorial), o País deve ter capacidade de vigilância, controle e defesa das AJB e das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM).

Já o nível estratégico, derivante das orientações políticas, estabeleceu diretrizes (dissuadir forças hostis nos limites da AJB, construir o submarino de propulsão nuclear e aprimorar as atividades de busca e salvamento), bem como tarefas estratégicas (negar o uso do mar; controlar área marítima; e projetar poder sobre áreas de interesse) que devem nortear a MB para atender os objetivos políticos nacionais.

Finalmente, pelo exposto e analisado nesta seção, pode-se constatar que os espaços marítimos brasileiros foram contemplados em relação aos aspectos de sua Defesa, pois, existem orientações de alto-nível que permitem asseverar que a soberania das áreas oceânicas aproximadas obteve consistente repercussão na Política e na Estratégia nacionais, indicando que a sociedade brasileira, representada pela sua elite política e administrativa, compreendeu e se sensibilizou quanto a importância da preservação dos legítimos interesses e pretensões nacionais sobre a Amazônia Azul e a correspondente área de Busca e Salvamento de responsabilidade do País.

7 AVALIAÇÃO DOS PROJETOS REALIZADOS/IDEALIZADOS PELA MB

Após se ter estudado a relevância dos espaços marítimos brasileiros sobre inúmeras vertentes, chega-se nesta seção ao propósito final do trabalho que é o de mensurar em que medida os projetos realizados/idealizados pela MB são capazes de assegurar os interesses nacionais sobre essa vasta região oceânica de responsabilidade do País.

Mas para este motivo, depois de constatado que os interesses nacionais perpassam, obrigatoriamente, pela manutenção da soberania e execução das atribuições internacionais, e que o escopo dos projetos da MB foi delimitado apenas aos que visam à obtenção de novos navios, torna-se necessário ainda estabelecer quais são as capacidades que devem servir como parâmetros para avaliá-los.

Neste sentido, quanto à definição desses parâmetros, na seção anterior, verificou-se que os assuntos relativos à temática de Defesa dessa região marítima alcançaram as documentações de alto-nível do País, possibilitando deduzir que tais capacidades (parâmetros de avaliação) se encontram estabelecidas no nível estratégico que, por definição, “traduz a decisão política para a expressão militar e orienta o emprego das Forças Armadas, visando à consecução ou manutenção dos objetivos fixados pelo nível político”. (BRASIL, 2014a, p. 2-3).

Todavia, por se tratar de um estudo acadêmico, este trabalho não irá se restringir à comodidade desta afirmação, mas sim, com base no analisado, procurará comprová-la com sólida argumentação.

Dessa forma, na seção dois, no qual se tratou da formação das enormes áreas marítimas originadas pela ratificação dos acordos internacionais, depreendeu-se que, nessa área legada, cabe ao Estado brasileiro as seguintes responsabilidades: fazer valer a legislação nacional; fazer com que sejam respeitados os interesses nacionais; e atender a ocorrência de sinistros que coloquem em perigo a vida humana na sua área de Busca e Salvamento.

Logo depois, na seção três, em que se constataram as extraordinárias riquezas e potencialidades existentes nesse oceano, coligiu-se que cabe ao Estado brasileiro, em estreita atenção aos legítimos interesses da Nação, as

responsabilidades de: regulamentar sua exploração (autarquias ou empresas privadas) e sua preservação racional, bem como manter sua soberania.

Na seção cinco, apurou-se que sobre o tema da Defesa já existem orientações políticas acerca dessa vasta região oceânica, as quais definem os seguintes objetivos políticos para o Estado brasileiro: exercer o direito de jurisdição sobre seus recursos econômicos (PND, 2012); exercer natural influência por se tratar de região vital ao País (PND e LBDN, 2012); fazer valer os direitos territoriais e as prerrogativas de exploração e controle de nossas águas jurisdicionais (LBDN, 2012); intensificar medidas de acompanhamento, monitoramento e controle do tráfego marítimo e dos incidentes na área de vigilância marítima sob responsabilidade do Brasil (LBDN, 2012); e garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial (PND, 2012).

Neste momento, da simples análise comparativa do retro exposto, fica claro observar que as responsabilidades do País sobre essa macrorregião (seções 2 e 3) foram fielmente reproduzidas nas orientações políticas de Defesa (seção 5), possibilitando concluir que os objetivos políticos foram precisamente abarcados na PND e no LBDN.

Por consequência, como a estratégia deriva da política, pois esta aponta para os objetivos (“o que fazer”) e aquela indica a forma de atingi-los (“como fazer”), e a PND se mostrou consistente, também é correto afirmar que são coerentes as ações previstas na Estratégia. Desse modo, conclui-se que os parâmetros requeridos para avaliação dos projetos realizados/idealizados pela MB são, de fato, as diretrizes (dissuadir forças hostis nos limites da AJB, construir o submarino de propulsão nuclear e aprimorar as atividades de busca e salvamento) e as tarefas estratégicas (negação do uso do mar, controle de área marítima e projeção de poder) descritas na END.

Explicitados os parâmetros de avaliação, cabe agora, orientado pela Doutrina Básica da Marinha (DBM), conceituá-los e especificá-los sob o critério dos navios mais apropriados para exercê-los, a fim de, em uma segunda etapa, poder mensurar, transversalmente, a capacidade dos projetos realizados/idealizados pela MB.

a) Diretrizes estratégicas:

a.1) Dissuasão de forças hostis:

Dissuasão trata-se de atitude estratégica que, por intermédio de meios de qualquer natureza, inclusive militares, tem por finalidade desaconselhar ou desviar adversários reais ou potenciais, de possíveis ou presumíveis propósitos bélicos. Uma Marinha bem equipada, adestrada, treinada e preparada, capaz de vigiar as AJB, inspira respeito e torna ações hostis e agressões menos prováveis. (BRASIL, 2014a, p. 1-10).

Navios apropriados: Navios modernos e que atuem em vários ambientes de guerra são os mais indicados para um Poder Naval com boa capacidade dissuasória. Ou seja, os Navios-aeródromo, as Fragatas, as Corvetas, os Navios-Anfíbios e os Submarinos.

a.2) Construção do Submarino de Propulsão Nuclear:

É uma diretriz estratégica auto-explicativa. A MB deve capacitar-se a construir este tipo de submarino com essa peculiar propulsão.

Navio apropriado: O próprio Submarino de propulsão nuclear a ser construído.

a.3) Atividades de Busca e Salvamento:

Na MB, esta atividade é conhecida como Operação de Socorro e:

é aquela que emprega os recursos disponíveis na prestação de auxílio a pessoas em perigo no mar [...] se aplicando não só às embarcações de bandeira brasileira, mas a todas que estiverem navegando no interior da região SAR (*Search and Rescue*) atribuída ao Brasil. (BRASIL, 2014a, p. 5-3).

Navios apropriados: Conforme preconiza a própria DBM, esta atividade não requer navios especializados; contudo, devido às extraordinárias dimensões de nossa região SAR, o atendimento as Operações de Socorro nos limites da área brasileira requerem navios com velocidade e bom grau de autonomia. Sendo assim, todos os navios da MB são apropriados, mas, de forma particular, as Fragatas, as Corvetas e os Navios-Patrolha Oceânicos, todos associados a meios aeronavais (helicópteros da MB).

b) Tarefas estratégicas:

b.1) Negação do uso do mar:

Consiste em impedir o estabelecimento ou a exploração, pelo inimigo, do controle de alguma área marítima, ou simplesmente seu uso, se for não controlada, sem preocupação imediata de seu controle ou uso por nossas forças. [...] E, para a sua consecução, deve-se visar à destruição ou à neutralização das forças navais inimigas e ao ataque às Linhas de Comunicações Marítimas e aos pontos de apoio logístico. (BRASIL, 2014a, p. 1-8).

Navios apropriados: O Submarino é o meio clássico; contudo, os Navios-aeródromo, as Fragatas e as Corvetas, associados ou não a meios aeronavais, também são indicados, por poderem contribuir com esta tarefa estratégica.

b.2) Controle de área marítima:

Consiste no exercício do poder de nela permitir ou negar a passagem ou a permanência de unidades militares ou não, segundo critérios próprios [...] podendo ter os seguintes efeitos desejados: provimento de áreas de operações seguras para projeção de poder sobre terra; provimento de segurança às LCM; provimento de segurança à exploração e ao aproveitamento dos recursos do mar; garantia da preservação dos recursos naturais dentro da ZEE; e impedimento do uso de área marítima ou ilhas oceânicas, pelo inimigo, como apoio logístico ou para projetar seu poder sobre território ou área que se deseja proteger. (BRASIL, 2014a, p.1-9).

Navios apropriados: Os Navios-aeródromo, as Fragatas, as Corvetas, os Navios-Anfíbios, os Navios-Patrolha, os Navios de Pesquisa, associados ou não a meios aeronavais.

b.3) Projeção de Poder:

Significa a transposição da influência do Poder Naval sobre áreas de interesse, sejam elas terrestres ou marítimas, abrangendo um amplo espectro de atividades, que incluem, desde a presença de forças até a realização de operações navais [...] podendo ter os seguintes efeitos desejados: redução do poder inimigo, pela destruição ou neutralização de objetivos importantes; conquista de área terrestre, continental ou insular de interesse; destruição ou neutralização de forças navais inimigas em suas bases, ou os seus pontos de apoio logístico; obtenção de informações; despistamento; negação do uso pelo inimigo de uma área conquistada; apoio a operações em terra; e salvaguarda da vida humana. (BRASIL, 2014a, p. 1-10).

Navios apropriados: Os Navios-aeródromo, as Fragatas, as Corvetas, os Navios-Anfíbios, os Navios-Patrolha, todos associados ou não a meios aeronavais, e os Submarinos.

Conceituadas as diretrizes e tarefas estratégicas, bem como apontados os navios mais apropriados para exercê-las, passar-se-á a descrever, de forma sucinta, os projetos realizados/idealizados pela MB e, através da simples comparação, mensurar suas capacidades em atender os referidos parâmetros de avaliação.

c) Projetos de obtenção de navios da Marinha do Brasil (MB)

c.1) O Programa de Desenvolvimento de Submarinos

Descrição: Construção de quatro Submarinos convencionais diesel-elétricos de 1.700 ton. (S-BR) e execução de projeto e construção de um

Submarino com propulsão nuclear (SN-BR), exceto o reator, em estaleiro nacional, através de parceria técnica entre empresas francesa (DCNS) e brasileira (Odebrecht). (BRASIL, 2014, p. 19; LEAL FERREIRA, 2016).

Avaliação: Atendem as diretrizes estratégicas de dissuasão e de construção do submarino de propulsão nuclear, bem como têm capacidade de atender as tarefas estratégicas de negação do uso do mar, de projeção de poder e de contribuir para o controle de área marítima.

c.2) Programa de Construção de Corvetas Classe Tamandaré

Descrição: Construção de quatro Corvetas de 2.500 ton., por intermédio da construção naval, com tecnologia autóctone, em estaleiro nacional, a partir de cascos já construídos no País. (BRASIL, 2014, p. 21; LEAL FERREIRA, 2016).

Avaliação: Atendem as diretrizes estratégicas de dissuasão e de busca e salvamento, bem como têm capacidade de atender as tarefas estratégicas de negação do uso do mar, controle de área marítima e projeção de poder.

c.3) Programa de Obtenção de Meios de Superfície

Descrição: Obtenção de cinco navios-escolta de 6.000 ton., cinco navios-patrolha de 1800 ton. e um navio de apoio logístico de 23.000 ton., por intermédio de construção naval em estaleiro nacional, porém com parceria técnica com estaleiro internacional de reconhecida competência, que deverá se associar com estaleiros privados nacionais para transferir tecnologia. (BRASIL, 2014, p. 22).

Avaliação: Atendem as diretrizes estratégicas de dissuasão e de busca e salvamento, bem como têm capacidade de atender as tarefas estratégicas de negação do uso do mar, controle de área marítima e projeção de poder.

c.4) Programa de Obtenção de Navios-Aeródromo (NAe)

Descrição: Obtenção de dois NAe de 50.000 ton., por intermédio de construção naval em estaleiro nacional, porém com tecnologia e apoio técnico de estaleiro internacional, mas prevendo transferência de tecnologia. (BRASIL, 2014, p. 23).

Avaliação: Atende a diretriz estratégica de dissuasão, bem como tem capacidade para atender as tarefas estratégicas de negação do uso do mar, controle de área marítima e projeção de poder.

c.5) Programa de Obtenção de Navio-Anfíbio

Descrição: Obtido, através de compra de oportunidade, junto à Marinha Nacional Francesa, o Navio Doca Multipropósito “Bahia” de 12.000 ton. (LEAL FERREIRA, 2016).

Avaliação: Atende a diretriz estratégica de dissuasão e, se necessário, eventualmente, a de busca e salvamento, bem como tem capacidade de atender as tarefas estratégicas de controle de área marítima e projeção de poder.

c.6) Programa de Obtenção de Navios-Patrolha (NPa) de 500 ton.

Descrição: Obtenção de 27 NPa de 500 ton., por intermédio de construção naval em estaleiros nacionais. Dois já foram construídos no estaleiro INACE e outros sete seriam construídos no estaleiro EISA, mas encontram-se parados por problemas de ordem técnico-gerencial. Os outros vinte serão adquiridos, mas ainda sem prazo, por uma Sociedade de Propósitos Específicos em fase de criação. (BRASIL, 2014, p. 22; LEAL FERREIRA, 2016).

Avaliação: Em parte, atendem as diretrizes estratégicas de dissuasão (baixo poder combatente) e de busca e salvamento (pequena autonomia), bem como têm capacidade de atender as tarefas estratégicas de controle de área marítima e projeção de poder.

c.7) Programa de Obtenção de Navios-Patrolha Oceânico (NPaOc) de 1800 ton.

Descrição: Obtido junto a BAE Systems, através de compra de oportunidade, de três NPaOc de 1800 ton. e previsão de construção de outros cinco em estaleiro brasileiro, com projeto genuinamente nacional e tecnologia inteiramente autóctone (os NPaOc-BR). (LEAL FERREIRA, 2016).

Avaliação: Atendem as diretrizes estratégicas de busca e salvamento e, em parte, de dissuasão (baixo poder combatente), bem como têm capacidade de atender as tarefas estratégicas de controle de área marítima e projeção de poder.

Finalmente, após realizado o exame dos projetos realizados/idealizados pela MB sob o viés qualitativo, pois, sob a vertente quantitativa não há dúvidas que são insuficientes devido ao gigantismo dos espaços marítimos brasileiros, verifica-se que todos eles ou têm capacidade de atender ou contribuem para o atendimento de uma ou mais diretrizes e tarefas estratégicas previstas na END, o que possibilita concluir, seguramente, que são altamente capazes de assegurar os interesses nacionais na região oceânica de responsabilidade do País.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Percorrido um amplo espectro de distintas questões sobre a importância do mar, constatou-se em todas elas semelhante dedução de que a sua plena utilização em proveito do respectivo Estado costeiro não pode ser de forma alguma desconsiderada.

E o Brasil, um País continente, afortunado por natureza e com enormes responsabilidades e compromissos sobre área marítima equivalente a uma vez e meia o seu tamanho territorial, não pode jamais relegar a segundo plano a importância desta constatação.

Asseverando esta afirmativa, na análise inicial, que retratou os episódios históricos relativos aos espaços marítimos os quais, por sua vez, alicerçaram as teorias geopolíticas de Mahan e Kennedy, tornou-se incontestável evidenciar que os povos que perceberam a importância do mar para os seus destinos, foram os que mais obtiveram prosperidade, projeção mundial e conseguiram conquistar seu respectivo apogeu.

Da mesma forma, não restou dúvidas afirmar, também, que a utilização intensiva do mar por um país que tenha significativas capacidades econômicas, tecnológicas e territoriais, sempre será um fator preponderante para o desenvolvimento interno e pela projeção externa de uma nação.

Sendo que ambas as deduções acima permitiram concluir que a plena e intensiva utilização do mar continua sendo condição fundamental para o desenvolvimento de um país, a despeito da complexa situação reinante no contexto internacional.

Em uma segunda fase, voltada para dimensões físicas, constatou-se que o estabelecimento das fronteiras marítimas brasileiras originadas pelo ordenamento pactuado, de forma competente e responsável, com os Organismos internacionais, designou ao País a jurisdição sobre uma vasta área oceânica adjacente ao território nacional que, ao tempo que segrega grandes espaços marítimos, impõe também obrigações internacionais e desafios à Nação.

Neste sentido, sendo o Brasil “senhor legal” de uma vasta região oceânica e, portanto, detentor de atribuições indelegáveis sobre a mesma, não

pode se furtar, também, de ter condições apropriadas, em todas as expressões do Poder Nacional, para cumprir seus deveres assumidos e fazer valer seus direitos constituídos, sob pena de não poder utilizá-la em usufruto exclusivo dos interesses da Nação.

Na terceira etapa, na qual foram analisados aspectos econômicos, comprovou-se a existência de extraordinárias potencialidades e riquezas em tal área de jurisdição nacional, deduzindo que não as utilizar como indutoras para desenvolvimento nacional é considerado, no mínimo, uma nociva incompreensão. O que reafirma a responsabilidade do País em não apenas preservar os direitos legais sobre essa riquíssima área marítima, mas também explorá-la, preservá-la e, se necessário, defendê-la em face à relevância que se evidencia ao futuro do Brasil.

Em seguida, ao ponderar que a incontestável hegemonia estadunidense está relacionada ao fiel cumprimento dos conceitos previstos na teoria do Poder Marítimo, bem como identificar que o Brasil não seguiu, com a mesma determinação, esta teoria geopolítica de Poder. Observou-se, na quarta etapa, que mesmo estando as principais preocupações políticas brasileiras polarizadas, ainda, por problemas ou fatos do interior do País, a magnitude das questões relativas a Amazônia Azul e área de responsabilidade SAR estão exigindo mais atenção do Estado brasileiro. O que levou-se a concluir que os espaços marítimos devem assumir, com mais frequência e consistência, papel de preponderante destaque na geopolítica nacional.

Sob a vertente de Defesa e reiterando a perspectiva geopolítica apresentada acima, foi verificado que os assuntos afetos ao tema, na quinta etapa, já encontram espaços importantes nos documentos políticos e estratégicos de alto-nível nacionais, fortalecendo as legítimas pretensões brasileiras sobre essa área oceânica, sobretudo, motivadas pelos relevantes recursos econômicos lá existentes e tão indispensáveis para os destinos do País.

Finalmente, chegou-se ao objetivo final do estudo ao se analisar “qualitativamente” os projetos idealizados/realizados pela MB, sob o escopo delimitado da obtenção de navios, essência do Poder Naval brasileiro, e baseado na doutrina naval, concluindo que, a despeito de em números insuficientes, são

todos altamente capazes de assegurar os interesses nacionais na Amazônia Azul e na área de Busca e Salvamento de responsabilidade do País.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, A. L. Porto; SILVA, L. Fonseca. **Fatos da história Naval**. 2. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.

ARRUDA, Renato Garcia. **Amazônia Azul: um patrimônio a ser defendido**. 2014. 63 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia)-Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2014.

BARBOSA JUNIOR, Ilques. Oceanopolítica: conceitos fundamentais, a Amazônia Azul. In: BARBOSA JUNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs.). **Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil**. FEMAR, 2012.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**, Brasília, DF, 2012. Disponível em: < <http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/end.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

_____. **O Livro Branco de Defesa Nacional**, Brasília, DF, 2012a. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

_____. **Política Nacional de Defesa**, Brasília, DF, 2012b. Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2016.

BRASIL. Ministério da Defesa. Escola Superior de Guerra. Nota Complementar de Estudo. **Poder Nacional**. Rio de Janeiro, RJ, 2015.

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Centro de Comunicação Social da Marinha. **Amazônia Azul: o patrimônio brasileiro no mar**. Brasília, DF, 2013.

_____. **"Amazônia Azul". A última fronteira**. Brasília, DF, 2013a.

_____. Marinha em Revista. Os projetos estratégicos da Marinha do Brasil. Brasília, Edição Especial, 2014. Anual.

_____. Comando de Operações Navais. **Salvamar Brasil**. Rio de Janeiro, RJ, 2016. Disponível em: <<http://www.comopnav.mar.mil.br/salvamarBrasil>>. Acesso em: 23 abr.2016.

_____. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Básica da Marinha**. Brasília, DF, 2014a.

_____. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. **LEPLAC**. Brasília, DF, 2012c. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/leplac.html>>. Acesso em: 22 abr. 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2013 - 2016**. Brasília, DF, 2013b.

CAROLI, Luiz Henrique. **A importância estratégica da Amazônia Azul para o século XXI**. 2008. 62 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia)-Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2008.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR (CNUDM). Lisboa: Ministério dos Negócios Estrangeiros e do Mar, 1985. 313p. Versão em Língua Portuguesa com Anexos e Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre Direito do Mar. Reproduzido na Diretoria de Hidrografia e Navegação.

FARIAS, Hélio. Resoluções de Conflitos e Gestão de Crises internacionais: panorama geopolítico e desafios operacionais. In: CONFERÊNCIA PARA O CURSO SUPERIOR DE DEFESA, 2016, Rio de Janeiro, RJ. **Apresentação...**, Rio de Janeiro: ESG, 2016.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. **Cruzeiros Marítimos: Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil**. Rio de Janeiro, 2015.

GARNIER SANTOS, Almir et al. **Monitoramento, proteção e defesa da Amazônia Azul. A vigilância e a pronta resposta às possíveis ameaças a este patrimônio**. 2008. 152 f. Estudo de Estado-Maior (Curso de Altos-Estudos de Política e Estratégia)-Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2008.

GOÉS, Guilherme Sandoval. Elementos para uma geopolítica brasileira para o século XXI. In: CONFERÊNCIA PARA O CURSO SUPERIOR DE DEFESA, 2016, Rio de Janeiro, RJ. **Apresentação...**, Rio de Janeiro: ESG, 2016.

KENNEDY, M. Paul. **The rise and fall of british naval mastery**. Hong Kong: The Macmilillan Press Ltd, 1983.

LEAL FERREIRA, Eduardo Bacellar. Política e Estratégias do Comando da Marinha do Brasil. In: CONFERÊNCIA PARA O CURSO SUPERIOR DE DEFESA, 2016, Rio de Janeiro, RJ. **Apresentação...**, Rio de Janeiro: ESG, 2016.

MAHAN, Alfred Thayer. **The influence of sea power upon history 1660 – 1783**. Boston: Little, Brown and Company, 1949.

MONTEIRO, Nuno Sardinha. Maham 7 virtudes e 7 pecados. **Cadernos Navais**, Lisboa, n. 45, p. 5-42, abr./jun. 2013.

MORE, Rodrigo Fernandes. Reflexões sobre a formação de um pensamento oceanopolítico brasileiro. In: BARBOSA JUNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs.). **Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil**. FEMAR, 2012.

PENHA, Eli Ales. **A Fronteira Marítima Brasileira e a Geoestratégia Sul-Atlântica**. 2012. 15 f. Disponível em:

<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Teoriaymetodo/Geografi ahistoricaehistoriadelageografia/01.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2016.

PORTOS têm movimentação recorde de cargas em 2015. Brasil: Secretaria de Portos da Presidência da República. Disponível em: <

<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/portos-tem-movimentacao-recorde-de-cargas-em-2015>>. Acesso em: 9 abr. 2016.

PRODUÇÃO no Pré-sal em fevereiro cresce 6%. Brasil: Agência Nacional de Petróleo e Gás. Disponível em:<<http://www.anp.gov.br>>. Acesso em: 11 abr.2016.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos; ALMEIDA, Francisco Eduardo de. Luta pelo domínio do mar na História. In: BARBOSA JUNIOR, Ilques; MORE, Rodrigo Fernandes (Orgs.). **Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil**. FEMAR, 2012.

REVISTA DA ASSOCIAÇÃO DOS DIPLOMADOS DA ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA. Rio de Janeiro, n. 291, p. 25, nov./dez. 2015.

SILVA, Alípio Jorge da. **Amazônia Azul: a nova realidade geopolítica brasileira**. 2007. 51 p. Monografia de Curso (Curso de Altos-Estudos de Política e Estratégia)-Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2007.

SILVA ROBERTO, Marcus Vinicius da. O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul. In: CONFERÊNCIA PARA O CURSO SUPERIOR DE DEFESA, 2016, Rio de Janeiro, RJ. **Apresentação...**, Rio de Janeiro: ESG, 2016.

SISTEMA Portuário Nacional Brasil: Secretaria de Portos da Presidência da República. Disponível em: < <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 12 abr. 2016.

TOLMASQUIM, Mauricio T.; GUERREIRO, Amilcar; GORINI, Ricardo. Matriz energética brasileira: uma prospectiva. **Novos estud. - CEBRAP**, São Paulo, n. 79, p. 47-69, Nov. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-33002007000300003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 13 abr. 2016.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira et al. **Amazônia Azul: o Mar que nos pertence**. Rio de Janeiro: Record, 2006.